...Și totuși finala Țiriac-Năstase a fost o dispută echilibrată

Există o nedumerire. În cronica memorabilei finale Ilie Năstase-Ion Țiriac scriam despre „un echilibru valoric între adversari". Ni se reproșează această afirmație, pe baza faptului că meciul s-a încheiat în numai trei seturi, iar două dintre acestea la diferențe apreciabile: 6—4, 6—2, 6—3. Să dăm deci explicațiile cuvenite.

Privind doar cifrele scorului, oricine ar fi tentat să creadă că, într-adevăr, învingătorul s-a distanțat cu ușurință, că am asistat la o victorie fără drept de apel a noului campion.



Cei doi competitori, Ion Țiriac și Ilie Năstase, într-un moment de răgaz la schimbarea terenului.

Pentru cei care n-au asistat la finală vom face o scurtă descriere a fazelor luptei, completînd aprecierile generale din cronica de marți. Este adevărat că Năstase a condus de la începutul fiecăruia dintre seturi, beneficiind și de serviciul primului ghem. La 2—1 pentru Năstase (setul I), servește Țiriac. Scorul devine: 40—0. Năstase recuperează — surprinzător — punct după punct, egalează și cîștigă ghemul, distanțîndu-se pentru prima oară. El avea să repete asemenea serviciu încă de șapte ori de-a lungul partidei! După răsturnări de scor, adesea neașteptate, cei doi finaliști s-au regăsit la egalitate: 4—4. Contra serviciului lui Năstase, fostul campion ia conducerea cu 40—30. Țiriac vine la fileu decis să marcheze încă un punct — hotărîtor pentru set — dar este stopat cu un „lob Santana" executat cu virtuozitate de tînărul său adversar. Egalitate și apoi avantaj de ambele părți, repetat pînă cînd Năstase, după o luptă acerbă, cîștigă în sfîrșit ghemul. 40—0 pentru Țiriac în ghemul următor... Și, din nou egalitate. Ilie Năstase joacă din ce în ce mai bine, el anticipează cu clarviziune uimitoare orice intenție tactică a adversarului și îl obligă să cedeze în finișul acestui set extrem de disputat.

Setul secund îl arată pe Ilie Năstase în aceeași vervă deosebită, 1-0, 2-0, 3-0... Încă o dată, Țiriac ratase un ghem în care conducea cu 40—15. Nereușitele lui sînt aproape inexplicabile. Mingi puternice, bine dirijate aterizează, totuși, la milimetru dincolo de linia de var. Diferența de scor se reduce apoi la 1—3 și 2—3. Survine un nou moment important al jocului: la serviciu, Țiriac are 40-0, 40-15, 40—30 și aci, un smeci de la mijlocul terenului iese cu mult afară... Urmează singurul interval (pînă la terminarea setului) în care fostul campion pare resemnat în fața unui adversar superior. El este mult mai combativ în setul III, deși ratează încă trei ocazii de a puncta: 0—2, după 40—30; 0—3, după 40—0; 1—4, după 40—15. Acum, într-adevăr, nimic nu mai putea sta în calea virtualului campion. Meciul s-ar fi încheiat și cu 6—1, conform deciziei arbitrului de scaun, dar Ilie Năstase nu acceptă să profite de o minge dubioasă și cere repetarea... Un gest sportiv care merită a fi consemnat. Reintrat în mînă, Țiriac se apropie de la 1—5 la 3—5, dar ultimele atacuri, la fel de strălucite, ale lui Năstase, pun capăt (după patru mecibolluri egalate) unei lupte pasionante din primul pînă în ultimul minut.

Nu facem o simplă figură de stil spunînd că, dacă Ilie Năstase ar fi jucat la fel de bine și împotriva lui Gisbert, echipa Spaniei n-ar mai disputa acum finala interzone a „Cupei Davis"! Este tocmai ceea ce am dori noi pentru viitor: să-l vedem pe proaspătul campion al României jucînd mereu la valoarea lui cea mai bună, fără acele fluctuații care intervin uneori în evoluțiile sale.

Evident, asistăm la un moment important în evoluția tenisului nostru. Într-un fel, este reeditarea acelui schimb de generații petrecut cu opt ani în urmă cînd, în fruntea ierarhiei, Gheorghe Viziru a trebuit să predea ștafeta lui Ion Țiriac. Situația diferă, însă. Învinsul de acum este un jucător în plină vigoare, care are tot dreptul să aspire la revanșă. În actualul sezon, scorul întîlnirilor dintre cei doi tenismani este de 2—1 pentru Năstase. La apropiatul derbi Steaua-Dinamo, din cadrul campionatului pe echipe (14—15 octombrie), scorul se poate majora sau va deveni egal.

Din această cursă dintre doi mari rivali, pe terenul de sport, deveniți coechipieri și prieteni, tenisul românesc nu are decît de cîștigat.

C. COMARNISCHI
RADU VOIA

MEDITAȚII LA UN CLUB AUTOMOBILISTIC

Controversele stîrnite de recent încheiatul raliu automobilistic al României ne prilejuiesc cîteva teme de meditație. Sîntem în prezența unui sport foarte tînăr în țara noastră, ale cărui „defecte de creștere" trebuie considerate uneori cu condescendență. Ceea ce nu înseamnă, firește, că toată vina poate fi aruncată în cîrca unor bieți arbitri și cronometrori improvizați, diletanți în materie. Timpii înregistrați anapoda, clasamentele întocmite fără noimă, reviziile tehnice superficiale și o seamă de alte erori, semnalate de presă la vreme, au întristat pe iubitorii sportului automobilistic, impunînd mai mult decît o analiză locală.

Mii de oameni care au pus mîna pe volan mai de demult sau mai de curînd, vor să guste nu numai plăcerea utilitară a automobilului, ci și plăcerea (nu tocmai gratuită!) a unui sport mecanic. Performanțele celor doi Campbell, ale lui Juan-Manuel Fangio, Stirling Moss, Jim Clark sau Graham Hill înflăcărează imaginațiile. Unii vor să le semene. Alții, doar să-i urmeze, păstrînd proporțiile (normale). Pasiunea pentru turism-auto, pentru bricolajul mecanic, pentru întrecere în sine (cu tot ce cuprinde sportiv această noțiune) — iată argumentele celor ce fac primii pași spre automobilismul sportiv. Răspunzînd acestor năzuințe și urmînd o tradiție (nu faimoasă, dar oricum existentă), Automobil Clubul Român și-a mobilizat aderenții într-un cadru organizat, încercînd să le gireze activitatea. N-am greșit cuvîntul: doar să le-o gireze, nu să o și îndrume. Astfel, greșelile de pubertate de care aminteam nu pot primi, în toate cazurile, circumstanțe atenuante.

Abordăm, firește, numai problemele automobilismului sportiv (ceea ce nu exclude totuși turismul-auto). Ne gîndim, în acest sens, la A.C.R. ca la un club adevărat, o bibliotecă tehnică vie, un atelier de schimburi de experiență, o școală a bunului (și corectului) pilotaj, un catalizator, în sens unic, de pasiuni comune. Aceasta ar trebui să fie prima menire a unui club automobilistic. Din păcate, A.C.R. a încercat să sară etapele firești, să atace cursurile universitare înainte de a absolvi școala elementară. Raliurile internaționale care ne-au parcurs țara în ultimii ani au deschis apetituri. Dar imitația lipsită de un fond serios nu avea sorți de izbîndă.

A.C.R. a vrut să facă dintr-o dată pași prea mari, asumîndu-și organizarea unor raliuri republicane pline de obligații și responsabilități. Nu ar fi fost mai cuminte să înceapă treptat obișnuirea opiniei publice, dar și a viitorilor competitori, cu sportul automobilistic, prin competiții mai puțin pretențioase, limitate zonal și în general mai spectaculoase? De pildă: probe de consum (cine consumă mai puțin carburant pe un traseu dat, ceea ce implică o bună reglare a carburatorului și implicit o mai bună cunoaștere a motorului; probe cărora francezii, cu imaginație fecundă, le-au atașat și o deviză: „consommer peu, c'est aussi une performance"!); probe de îndemînare, numite cu o expresie orientală și gymkana (probe în care alegerea obligațiilor, obstacolelor și manevrelor lasă loc nelimitat fanteziei organizatorilor; probe care pe vremuri l-au revelat ca automobilist pe dr. Titu Manicatide); probe de demaraj pe 400 m cu start de pe loc (probe de test uzuale chiar și la uzinele constructoare). Asemenea probe simple (a căror listă e departe de a fi epuizată) cer mijloace organizatorice reduse, spații de desfășurare limitate, oferind în schimb spectacole atrăgătoare

★

Raliurile, marile raliuri, sînt probe pretențioase, pentru a căror organizare temeinică A.C.R. dovedește că nu are deocamdată capacitatea necesară. Îi lipsesc materialele trebuincioase: cronometre potrivite curselor automobilistice, mijloace de semnalizare, ustensile moderne pentru controlul tehnic al automobilelor etc. Îi lipsesc cadrele organizatorice și de arbitraj, competente, bine instruite; n-ar fi lipsită de interes înființarea grabnică a unei școli simple (a unui curs) de arbitri și cronometrori.

Pentru a servi cu adevărat interesele sportului automobilistic din țara noastră, pentru a coordona și îndruma activitatea unui sport cu aderenți din ce în ce mai mulți (care, prin cotizațiile lor, sprijină existența instituției), autoclubul republican ar trebui poate să-și revizuiască însăși configurația organizatorică, să ia măsuri urgente pentru a veni în întîmpinarea nevoilor și doleanțelor proaspeților automobiliști care-și pun nădejdea în A.C.R. Sediul său să devină un club și nu o suită de ghișee birocratice. Este necesară o bibliotecă bine garnisită cu manuale tehnice, cu volume documentare, cu biografiile marilor automobiliști, cărți în limba română sau în limbi străine. Este necesar un centru de largă informare tehnică și practică, putînd da relații despre stațiile de service, despre piesele de schimb, despre rutele automobilistice, putînd furniza hărți automobilistice etc. Membrii clubului trebuie să se simtă ca într-o mare familie, la căminul căreia sfaturile să fie părintești, înțelepte. Din păcate, pînă astăzi nu am auzit de nici o convocare menită să-i reunească pe membrii A.C.R. pentru dezbaterea vreunei probleme care-i interesează. Clubul să înlesnească, prin întîlniri periodice, transmiterea celei mai bune experiențe (eventual prin formarea unor cercuri înglobînd posesorii de automobile de aceeași marcă și de același tip). În acest scop însă ar trebui antrenați, spre conducerea tehnico-sportivă a destinelor clubului, în mod logic, indispensabil, marii noștri automobiliști (Petre Cristea, Al. Frim, Al. Devasal, Al. Gheorghiu, Colceag ș. a.), autorii de manuale pentru automobiliști, vechii participanți la marile raliuri internaționale, excelenții ingineri și mecanici-auto (teoreticieni și practicieni). Bogata experiență a acestor specialiști trebuie într-un fel valorificată. N-ar strica o publicație de specialitate a clubului, precum ar bucura pe membrii săi să primească o insignă distinctivă și, în orice caz, o emblemă A.C.R. pe care ar etala-o cu mîndrie pe fațada automobilului lor.

Activitatea unui club automobilistic nu exclude de loc latura turistică, dar nici nu i se poate subordona integral acesteia. Funcționînd ca un pandant al Oficiului Național de Turism — situație aproape unică în lume — clubul se ocupă cu precădere de unele probleme auto-turistice și în special de cele legate de vizitatorii străini, iar nicidecum de latura sportivă a acestei activități. Din cei cinci membri de frunte ai actualei conduceri a A.C.R., patru cumulează funcții de conducere și în O.N.T.! În fruntea instituției ar trebui să fie invitați și aleși alături de aceștia și competențele în materie, cei aflați în contingență directă cu sportul automobilistic.

Avem nevoie de un club automobilistic adevărat, în măsură să promoveze acest sport, să dea satisfacție miilor de posesori de automobile, membri ai A.C.R., care nu se mulțumesc doar cu un carnet de membru sau cu un statut, rămas adesea literă moartă.

VICTOR BĂNCIULESCU
(carnet de membru A.C.R. nr. 2630)

RECENZIE

MERGI CU MINE...

Am fost și noi „boboci", odată. Pășind pragul casei cenușii, deschideam ochii mari, întindeam urechea, căutînd să percepem tot ce ține de această minune severă care se cheamă Universitate. Ah, ce plăcut suna acest cuvînt, numind limanul aspirațiilor noastre tinere, ultim popas în drumul spre desăvîrșirea în viață!

Inițierea în temă ne-o făceau profesorii, sau vreun coleg mai vîrstnic, doritor de a ne vedea cît mai repede trecuți cu toată ființa dincolo de fruntariile care fac separația dintre muritorii de rînd și **studenți.**

Unii se acomodau mai repede, se integrau cu ușurință în ambianța „Almei". Altora le era greu să scape de acel puf novice, stigmat dăinuind și cîte un semestru întreg, pînă cînd bobocul putea în sfîrșit să-și ia zborul de independență.

Iată, inițiative întîmpinînd aceste firești cerințe ale inițierii universitare ne pun acum în mînă și un ghid scris, un Vade Mecum menit să îndrume pașii studentului din primul an de institut. Este vorba de „Ghidul studentului" de la I.C.F., o broșură cu aspect mai mult decît onorabil, deși tiparul și prezentarea s-au făcut cu forțe proprii, sub impulsul entuziasmului și mai puțin susținute de posibilități grafice concrete. Este, în principal, opera — o știm — a incorigibilului îndrăgostit de școală și sport, conferențiarul universitar Mihai Epuran, ajutat de un colectiv în care semnează, ca redactor, Zoe Demetrescu, Ștefan Ghemeș, Viorel Dimitriu și Ion Todan.

În această fascicolă de mai bine de 60 de pagini, studentul începător găsește tot ce trebuie să știe despre școala căreia i-a călcat pragul. Un istoric al primei noastre școli de educație fizică, operă prețioasă chiar și în limite reduse, deschide Ghidul. Textul rezumă drumul sinuos al învățămîntului sportiv din țara noastră, multă vreme o „cenușăreasă" printre celelalte școli superioare, azi un institut pus pe picior de egalitate cu celelalte. O listă a vechilor rectori ai școlii încheie această introducere, apoi studentul face cunoștință cu întreaga organizare actuală a Institutului de cultură fizică din București, rectorat, catedre, servicii auxiliare. Urmează o prezentare a planului de învățămînt și a obiectelor de studiu, pe ani, materia cea mai vastă a lucrării, deosebit de interesantă și pentru cei din afara școlii. Un „dicționar studențesc" traducînd uneori cu umor în limbaj obișnuit termenii legați de activitatea universitară, o listă — răscolind, desigur, multora nostalgice amintiri — a maeștrilor emeriți ai sportului și a antrenorilor emeriți ieșiți de pe băncile institutului, apoi o listă de adrese utile (din care pe



lîngă stadioane, nu lipsesc teatrele și muzeele) completează acest Ghid, cu totul remarcabil. Și să nu uităm. O anexă dactilografiată prezintă textul integral al lui „Gaudeamus Igitur", pentru a stîrpi cu desăvîrșire pe mimii rătăciți uneori în tradiționalele coruri studențești.

În totul, proaspătul Vade Mecum, sau Mergi cu mine — în sălile de curs, pe stadioane, în bibliotecă și taberele studențești ale Institutului de cultură fizică — merită, din partea noastră, un sincer **bravo!**

RD. V.

Obiective turistice 1968 în regiunea Brașov

Începînd din luna aprilie a anului viitor, în regiunea Brașov vor fi date în folosință o serie de obiective turistice care vin să completeze „firma" de mare reputație a pitorescului acestei regiuni.

Pe lîngă terminarea unor construcții de hoteluri și cabane (Clăbucet — plecare, Trei Brazi — Predeal, Capra Neagră — Poiana Brașov și încă o vilă cu 30 de locuri tot în această stațiune) vor mai fi amenajate restaurante și complexe comerciale (Sibiu, Perșani, Șercaia, Săliște, Poiana Brașov) precum și o serie de campinguri și moteluri de mare capacitate (Dumbrava — Sibiu, Timișul de Jos, Rîșnov și Timișul de Sus).

Pentru cei care bat adesea cărările munților, furnizăm cîteva vești interesante. Peste puțin timp se va porni o acțiune de întreținere și refacere a potecilor cît și a marcajelor turistice spre locurile cele mai frecventate.

Iată și noutăți pentru amatorii schiului. Pînă la sfîrșitul acestui an vor fi amenajate 5 schi-lifturi „baby" — 3 în Poiana Brașov și 2 la Predeal — iar pînă la sfîrșitul lunii iunie a anului viitor vor fi construite un teleschi pe pîrtia Clăbucet — Predeal și un teleferic în orașul Brașov pentru ascensiune pe Tîmpa. Tot în acest interval va fi terminat patinoarul artificial din Poiana Brașov amplasat pe o suprafață de 1 800 mp în apropierea stadionului.

C. GRUIA
coresp. principal